



Le voyageur, l'électricité et le conducteur

Robin Foot

► To cite this version:

Robin Foot. Le voyageur, l'électricité et le conducteur. Savoir-faire et pouvoir transmettre, Ethnologie de la France, cahier n°6, Editions de la MSH, pp.133-149, 1991. halshs-00436567

HAL Id: halshs-00436567

<https://shs.hal.science/halshs-00436567>

Submitted on 27 Nov 2009

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LE VOYAGEUR, L'ELECTRICITE ET LE CONDUCTEUR

Robin FOOT

Le texte "Le voyageur, l'électricité et le conducteur" a fait l'objet d'une présentation lors des rencontres sur l'apprentissage des savoir faire et des techniques qui ont eu lieu les 15-16 et 17 janvier 1990. Une première version a été publiée dans le numéro 56 des "Cahiers de recherche du Gip Mutations Industrielles" de mai 1991. La version de cet article publiée dans le livre "Savoir-faire et pouvoir transmettre", Ethnologie de la France, cahier n°6, (pp. 133-149). Paris: Editions de la MSH est moins complète car deux dessins publiés dans des tracts du Syndicat autonome Traction ainsi que leur analyse n'ont pas été intégrés.

RÉSUMÉ

Les conducteurs du métro parisien sont, depuis l'après-guerre, au centre de la structuration des rapports salariaux et de travail à la RATP. Tenter de comprendre, comment, au-delà des « images » officielles et officieuses, ce groupe s'est construit, représente un intérêt non seulement historique mais également pour la compréhension des enjeux actuels de la modernisation du réseau métro et pour l'établissement de nouveaux rapports avec le public. La prise en compte du public, à la fois de manière directe comme voyageurs et, de manière indirecte, dans les différents systèmes participant à la régulation a permis de déconstruire ces images et de formuler des hypothèses pour expliquer le maintien sur longue période de ce groupe, alors que leurs conditions de travail se transformaient radicalement.

ENGLISH ABSTRACT

Since the period "after the war", the Paris subway's drivers are in the core of the work and wage relations in the RATP. Beyond the official images, this paper try to understand how this group had been constituting by itself. The aim is not only an historical approach but also a way to become clearer the actual stakes of the subway network's modernisation. The analysis of the ways in which it has been coping with users allows to demolish some official images. It also allows to explain why a group of workers has been able to hold one's own while his work's conditions were so radically changed.

INTRODUCTION

Nos recherches sur le métro parisien¹ étaient centrées non pas sur le travail ou les groupes professionnels mais sur l'analyse sociologique de la production et de sa dynamique d'évolution, avec l'objectif de mettre en évidence les liens entre l'organisation de la production, au sens large, et la manière de produire du transport en tant qu'objet d'usage. C'est dans ce cadre que nous avons été amené à "rencontrer" un groupe

¹ Foot Robin 1987, "L'introduction de nouvelles techniques productives au sein des réseaux ferré urbain et routier de la RATP, de 1945 à 1986", CRMSI. Robin Foot, 1987, "La RATP ou l'automatisation dans l'ombre d'un conflit", Revue Travail, n° 13. Robin Foot, 1991, "De l'écriture de la production à l'écriture du travail: un processus d'informatisation dans un terminus du métro", Cahier de Recherche GIP-MI, n° 54.

professionnel fortement présent dans le système de production: les conducteurs. Par au moins trois dimensions, ils tendent à occuper, à dominer la scène productive et sociale:

- Dans la structuration des rapports salariaux de la RATP, ce groupe occupe une position charnière dans l'établissement des classifications et des hiérarchies. Agents d'exécution, ils ont une parité de salaire avec le premier niveau de la maîtrise "concours".
- Leur forme de représentation salariale est établie sur un mode très particulier avec le Syndicat Autonome Traction (SAT) dont l'influence est encore dominante dans le groupe des conducteurs et au-delà, par son existence même, depuis 1952, dans la structuration morcelée du syndicalisme à la RATP².
- Ce groupe malgré la "déqualification" de son travail avec la mise en place de nouveaux matériels roulants, du pilotage automatique (PA) et de formes plus contraignantes de régulation du mouvement des rames, occupe toujours une place centrale dans la production de transport comme en témoignent les effets de leurs grèves sur la production.

La capacité des conducteurs à donner une image d'eux-mêmes, tant en interne avec le SAT qu'en externe avec les grèves, et la focalisation sur ce groupe de la politique salariale de l'entreprise sont autant d'éléments qui, de fait, font obstacle à la compréhension des logiques sociales et techniques qui ont permis à ce groupe de se constituer. En particulier, la valorisation du rôle des conducteurs dans l'établissement des rapports de force, par eux-mêmes mais également par les autres agents, cadres compris, tend à rabattre l'histoire du métro sur une forme d'image d'Epinal où un groupe serait parvenu par sa propre dynamique à imposer sa "loi" de développement au système d'ensemble. Tout se passe comme si, adossés à leur savoir-faire et à leur position centrale dans la production, les conducteurs avaient pu devenir "naturellement" un groupe hégémonique et structurant dans les rapports de production et de travail. La force de cette image est telle que peu de recherches en viennent véritablement à la mettre en question.

Si l'on considère quatre livres centrés sur le métro parisien, on constate que deux ne traitent pas ou de manière très marginale des questions sociales ou des rapports de travail c'est-à-dire qu'ils n'en donnent qu'une définition théorique, institutionnelle pour se consacrer, pour l'un, à la technique de manière très précise³ et, pour l'autre, au groupe dirigeant, aux rapports avec les tutelles et à la stratégie mais où l'histoire du développement technique correspond à la version officielle⁴. En ce qui concerne les deux autres qui traitent explicitement des dimensions sociales, l'un évoque le travail principalement sous sa forme de représentation publique et romanesque⁵ et donc renforce les représentations les plus construites des conducteurs, l'autre considère, d'une certaine manière, la structuration du groupe des conducteurs comme étant induite par les formes techniques dont son concept de "*bloc socio-technique*" rend compte et par conséquent la forme technique elle-même n'est pas questionnée dans ses formes concrètes. On aboutit, de fait, à une survalorisation très forte d'une technique sans véritable qualité, qui finit par dominer l'existence sociale du travail⁶.

² Bègue Pascal, 1984, Maîtrise d'Histoire "*Aspects du syndicalisme et conflits du travail à la RATP, 1948- 1982*", Université Paris VII.

³ Robert Jean, 1983, "*Notre métro*", édité par l'auteur.

⁴ Margairaz Michel, 1989, "*Histoire de la RATP*", Albin Michel.

⁵ Guérand Roger-Henri, 1986, "*L'aventure du métropolitain*", La Découverte.

⁶ Bouvier Pierre, 1985, "*Technologie, Travail, Transports*", Librairie des Méridiens.

En particulier ces deux derniers auteurs, n'évoquent que peu ou pas du tout un rapport très particulier des conducteurs à leur travail: le danger. R. H. Guerrand dans sa réactualisation du livre de 1960⁷, lève en partie le "tabou" sur les rapports au danger, dans son passage sur "Adieu la fine équipe!", qui n'étaient pas évoqués dans son premier livre, mais dans le même temps, il les exprime dans le cadre de la mythologie acceptée: *"Dans la petite loge à l'avant de la rame, guère de confort, fusibles et contacteurs non protégés dans le dos: il se trouvait des risque-tout pour allumer leur cigarette à l'arc électrique. Mais quel plaisir de travailler avec un matériel robuste dont on pouvait tout exiger !"*. L'explication du statut des conducteurs qu'il véhicule dans son ouvrage consiste en la reprise de l'image publique des conducteurs: les "as" de la voie ferrée⁸. P. Bouvier, dans son livre, n'évoque pas ce rapport si particulier au travail qu'entretenaient les conducteurs.

L'analyse faite sur la production d'images du monde des routiers comme système de défense, semble s'appliquer aux conducteurs du métro: "Tout se passe comme si la production médiatique de l'image des routiers avait pour fonction de masquer le coût humain de la production matérielle des transports derrière l'image du "héros"⁹.

En fin de compte, il s'avère, a posteriori, que le fait d'avoir mis au centre de ces recherches l'analyse des techniques productives, de leurs évolutions et de la mettre en tension avec les mobiles de la production de transport, en particulier par le biais des systèmes de régulation, ont permis de déconstruire cette image publique. C'est dans ce détour par la prise en compte de la dimension collective et inter-catégorielle de la production de transport, de sa structuration par la configuration technique des moyens et des normes de production qu'a pu émerger une autre représentation des conducteurs et de leur travail.

1. LA REGULATION DE PRODUCTION ET LA DIMENSION COLLECTIVE DU TRAVAIL.

Dans cette démarche, la définition du produit, en l'occurrence le transport, a été un préalable à l'analyse de la production. Dans le transport urbain, l'«objet» produit n'est pas un objet au sens courant de bien matériel mais un déplacement de voyageurs c'est à dire un bien qui est consommé dans le même temps où il est produit. L'absence de médiation temporelle entre la production et la consommation renvoie à une définition stricte des industries de service où "ce qui est vendu, c'est le processus de travail lui-même, donc quelque chose qui n'est pas stockable"¹⁰. Dans le cas du métro, cette définition générale de la production de service où *"il y a superposition de l'acte de production et de l'acte de consommation"*¹¹ Il est aiguë par le fait que le voyageur s'intègre physiquement dans le système technique et social, qu'il rentre et sort de celui-ci et par conséquent qu'il constitue tout à la fois une partie de l'objet du travail des agents et en partie le procès de production lui-même. Cette dualité du voyageur dans la production de transport au niveau immédiat, là où peut être constatée la superposition de la consommation et de la production, est retravaillée au niveau médiat, indirect, par la production de la norme de production, par la

⁷ Guerrand Roger-Henri, 1961, *"Mémoires du métro"*, La Table Ronde; p. 108.

⁸ Titre d'un article de L'Intransigeant du 30/2/1925.

⁹ Hamelin Patrick, 1989, *"Le monde des routiers, histoire et images d'une "groupe professionnel" composite"* in Culture Technique, n° 19, pp. 258-259.

¹⁰ Lipietz Alain, 1974, *"Le tribut foncier urbain"*, Ed. Maspéro, p. 279.

¹¹ Barcet André et Bonamy Joël, 1988, *"Les activités de service et la tertiarisation de l'économie"* in Traité d'Economie Industrielle, Economica, p. 277. '

planification des heures de la mise à disposition des moyens de transport mais également par la conception des installations et des équipements. Cette gestion anticipée de la variabilité de la demande et la capacité effective de mettre en oeuvre une offre correspondante sont centrales pour la qualité du rapport quotidien que le voyageur va entretenir avec et dans la production de transport.

Si les problèmes de régulation de production sont, actuellement, au coeur de nombre de débats dans le monde industriel avec les orientations vers une tension croissante des flux productifs avec la gestion sans stock ou en "Juste à temps"¹², on peut dire que le métro aurait dû, depuis ses origines, intégrer cette donnée comme étant constitutive de la production et du travail des agents. La production ne peut être seulement quantitative - nombre de places offertes - mais doit intégrer la variabilité de la demande dans le temps, c'est à dire doit permettre que cette quantité soit offerte dans le temps de la demande. L'ensemble du travail doit aboutir à ce que les conducteurs et leurs rames parcourent la ligne de manière régulière et dans une coïncidence avec le temps de la demande. Que ce soit par l'action des conducteurs, celui des "régulateurs" du poste central ou encore celui des agents de terminus, tous participent non seulement à la possibilité d'une production de transport mais encore tous sont liés les uns aux autres par leurs actes de travail. Qu'une rame vienne à tomber en panne au moment d'un départ ou en ligne, qu'une avarie survienne sur un appareil de voie ou qu'un voyageur déclenche l'arrêt d'urgence, le signal d'alarme, et tout l'ordonnancement prévu se trouve devoir être remanié. L'ensemble des agents de la ligne doit, de manière instantanée et plus ou moins importante, transformer son travail, prendre des mesures de régulation afin de minimiser les conséquences négatives de l'incident pour les voyageurs.

Cette importance de la régulation semble aller de soi, être une caractéristique «naturelle»¹³ de l'organisation du métro, et pourtant cela n'a pas toujours été le cas comme en a témoigné le succès du slogan qui fait partie, maintenant, de l'histoire parisienne: "*On ne nous transporte pas, on nous roule*". Dans cette mise en évidence d'une opposition possible de point de vue entre l'usage et la manière de produire, il y a l'espace pour que l'évolution du métro puisse être analysée à partir de la logique, des principes et de l'organisation de la régulation. C'est au travers d'elle que peuvent être réfléchies les logiques sociales et techniques d'évolution du métro en particulier sous l'angle des formes différenciées d'appréhension des conducteurs et des voyageurs dans la régulation des flux du métro.

Dans les années 50, les agents du métro sont organisés en deux filières: "Traction" et "Mouvement". Le service "Traction" regroupe les conducteurs, les chefs de secteur et les Inspecteurs. Le reste du personnel - *i.e.* les agents de station, les chefs de départ et de manoeuvre, les chefs de trains, les chefs de gare, les "régulateurs" et les Inspecteurs. fait partie du "Mouvement". La division du travail entre ces deux filières est en apparence assez claire et les frontières bien établies. Schématiquement, on peut dire que les agents de la filière "Traction" s'occupent de la conduite, du respect des normes de sécurité (signaux, vitesse) et des dépannages du matériel roulant en ligne. Ceux du "Mouvement" contrôlent essentiellement les flux de voyageurs et des rames. Cette séparation passe par une différenciation entre un rapport "technique" au travail pour les conducteurs et un rapport au "service" des voyageurs pour ceux du "Mouvement". Le "système métro" se caractérise par l'articulation des deux filières, impliquant la gestion d'une tension permanente.

¹² Savy Michel, 1987, "*Le fret: industrie ou service ?*", Les Cahiers Scientifiques du Transport, n° 15/16, p.169.

¹³ Gressel Reinhart, 1990, "*Froid devant*", Revue Travail, n° 20.

Ce système organisationnel n'a pas fonctionné. Dans la période de l'après-guerre, la saturation du trafic et l'usure du matériel roulant ont conduit le réseau métropolitain à privilégier la production de transport, de kilomètres-voiture, au détriment de la qualité du déplacement des voyageurs. Dans cette période, divers éléments externes tant économiques, absence de financement des transports urbains, que socio-politiques, la guerre froide avec ses conséquences sur le mouvement syndical et sur les politiques de relations sociales, ont mené à l'éclatement du "système métro". D'une tension initiale, on est passé à une césure entre les deux filières. Les dynamiques centrifuges des différents groupes, contenues jusque là, ont pu s'exprimer. En particulier, les conducteurs avec la création du Syndicat Autonome Traction, entre 1947 et 1952, participeront à la restructuration des rapports entre les deux filières qui passera par un renforcement des différences salariales (salaire, rapidité de promotion...) au profit de la Traction, des conducteurs aux cadres. Cette différenciation salariale et la forme "autonome" de la représentation syndicale seront deux éléments importants pour que la divergence de points de vue sur la place du voyageur dans la production se transforme dans l'espace du travail en une opposition qui s'exprime, au-delà des conflits sociaux, par des micro-conflits quotidiens relativement structurés. Autour du groupe conducteur, en premier lieu, se portera l'analyse.

II. LE PARADOXE DU CONDUCTEUR

La référence obligée pour parler des conducteurs est le Sprague- Thomson. Bien que datant des années trente, ce matériel équipe les lignes du réseau pour plus de la moitié jusqu'au milieu des années soixante-dix.

Le poste de conducteur se caractérise, sur ce type de matériel, par:

- la séparation de la traction et du freinage dans les commandes
- la présence de courant Haute-Tension dans la loge
- l'absence de système sécuritaire automatique tant pour la vitesse que pour les signaux.
- l'absence de compteur de vitesse (ce point sera traité au chapitre III)

La séparation des commandes de freinage et de traction est une marque technique importante qui formalise une certaine conception du travail et induit en retour les pratiques et surtout le cadre dans lequel les conducteurs peuvent les déployer. Elle permet au conducteur, dans la phase délicate du freinage, d'avoir des pratiques non réglementaires qui peuvent optimiser le matériel et le transport. Par exemple, celle de freiner tout en maintenant l'alimentation des motrices en courant traction pour éviter l'enrayage des essieux et obtenir des arrêts sur de plus courtes distances. Il pouvait même, si cela était plus délicat, inverser la traction sans passer par l'arrêt du train afin d'obtenir un arrêt plus rapide sans blocage des essieux. Le blocage des essieux dans la phase de freinage est une situation qu'il faut éviter, car non seulement le freinage devient moins efficace mais cela provoque en plus des "plats en roues" qui sont une cause d'usure accélérée des rails et, en retour, d'usure des roues des rames circulant sur ces rails. Dans cette séparation des commandes de traction et de freinage qui permet l'usage simultané d'organes contradictoires, se matérialise une logique de reconnaissance implicite de la professionnalité qui réside dans la capacité de déroger aux règles dans un but considéré comme légitime par les supérieurs hiérarchiques.

Cette pratique ne nous semble pas devoir être classée comme clandestine, car elle s'inscrit à la fois dans un dispositif technique et dans les rapports hiérarchiques de manière ouverte, même si cette pratique n'est pas codifiée. Il semblerait que cette pratique soit "oubliée" quand la structuration des rapports hiérarchiques et/ou du système technique se transforme au point que la dérogation aux formes réglementaires du travail ne peut plus être l'objet d'une évaluation interne au groupe et à sa hiérarchie.

Cette latitude de déroger aux règles, base d'une forme spécifique de professionnalité, se retrouve également dans l'organisation matérielle de la sécurité. Jusqu'aux années 70, il n'existe pas de système de sécurité automatique. Le conducteur est susceptible à chaque instant, soit parce qu'il ne respecte pas un signal rouge, soit parce qu'il dépasse les vitesses limites, de mettre les voyageurs et lui-même en situation dangereuse. Au contraire de ce que dit R. H. Guerrand, l'accident survenu entre deux rames qui se tamponnèrent, le 31 avril 1931, qui causa "*cent blessés ou contusionnés*" et attira "*l'attention sur la signalisation utilisée dans le métro*" n'implique pas qu'il faille "*un ensemble de défaillances étonnant*"¹⁴ pour qu'un tel accident survienne. Le système de block n'assure pas une sécurité machinale et automatique, mais une signalisation de sécurité machinale et automatique. Ce système de sécurité ne sera modifié qu'au cours du processus de modernisation de la fin des années 60 et il ne sera complètement. Il a achevé, au moins pour ce qui concerne les franchissements de signaux fermés, qu'à partir des années quatre-vingts, avec l'introduction de la conduite manuelle contrôlée.

De plus, le conducteur était lui-même, dans sa loge, exposé en permanence au danger, à cause de la proximité d'un courant haute-tension, à 750 volts, dans "les interrupteurs à couteaux". Ce rapport au danger est partie intégrante de sa vie quotidienne. L'intériorisation de ce danger est constitutive du rapport au travail et se concrétise par exemple dans le fait de ne pas couper le courant traction pour relever un frotteur coincé dans le rail d'alimentation.

Dans les pratiques de travail des conducteurs, jusqu'à la fin des années soixante, certains aspects soulignent cette exposition au danger et les comportements de défi qu'elle induit, par exemple allumer sa cigarette sur l'arc électrique formé lors de l'abaissement de l'interrupteur à couteau des compresseurs. Cette pratique est officiellement connue puisque, au cours de la formation, on l'interdit et dans cette même formation on recommande de procéder à une pratique symétriquement inverse: souffler l'arc quand il se forme lors de l'abaissement de l'interrupteur à couteau du compresseur. Cette connaissance du danger créé par l'environnement électrique et métallique de la loge se traduit également, pendant la formation, par la consigne donnée aux conducteurs de mettre une main dans la poche avant d'intervenir sur le tableau électrique afin d'éviter de se tenir "instinctivement" à une partie métallique et de devenir "conducteur", caractéristique d'autant plus importante que la mise à la terre des appareillages électriques s'effectue par le plancher de la loge.

L'ensemble de la conception électrique et métallique de la loge s'il matérialise, par définition, des représentations du travail mais aussi des travailleurs affectés à ce travail, ne peut se réduire à l'imposition "volontaire" ou consciente d'un danger permanent comme base de l'exercice de la professionnalité. L'histoire de la constitution de la loge de conduite remonte au début du siècle et dépend d'interactions multiples. Dans un premier temps, à la suite de l'accident de Couronnes qui fit plus de quatre-vingts morts, en 1903, suite à des courts-circuits qui mirent le feu à la rame, la décision fut prise "d'isoler", avec du métal, la loge de conduite du reste de la voiture en bois. Mais cette mesure n'était qu'un palliatif

¹⁴ Guerrand Roger-Henry, 1961, p. 121, op. cit.

d'ailleurs déjà appliqué sur les réseaux de Berlin et de Londres à la suite de l'accident de Liverpool de 1901¹⁵. Dans tous les réseaux, la question de la maîtrise de cette nouvelle technique, l'électricité comme moyen de traction, se pose. On assiste, chez les constructeurs à une série d'innovations pour tenter d'y répondre. Depuis les tentatives de supprimer complètement la présence, sans véritable isolation, de courant haute tension dans la loge et dans le train jusqu'à des essais de compromis, trois solutions sont proposées par Westinghouse, Thomson et Sprague et expérimentées sur le réseau parisien. L'échec de l'expérimentation de rames à commandes électropneumatique de Westinghouse qui assuraient, dans leur principe, une isolation complète du public et du personnel du courant haute tension, conduit les dirigeants de la CMP à s'orienter vers une solution de compromis entre les systèmes Sprague et Thomson qui, dès 1908, s'avère être une combinaison suffisamment satisfaisante, pour les différents acteurs du transport (constructeurs, tutelles et exploitants), entre les impératifs de sécurité et de fiabilité. C'est principalement dans ce jeu à trois que se constitue la base matérielle du transport par métro et par conséquent également l'espace de travail du conducteur : disparition du courant haute tension des organes de commande, télécommande des moteurs par une "ligne de train" à faible intensité, construction métallique des rames, réduction mais non disparition de la présence de courant haute tension dans la loge (interrupteurs, fusibles et inverseur).

La loge de conduite et la manière dont les conducteurs s'intègrent dans cet espace matérialise ce processus où à une courte période d'innovations sous fortes contraintes succède une très longue période de diffusion et de généralisation qui entraîne une forme d'accoutumance à ce cadre de travail et tend à le faire considérer, par les conducteurs des années cinquante et soixante mais aussi par les autres catégories, comme un cadre "naturel" et en tant que tel intangible. Cet oubli "pratique" de l'environnement électrique se révèle par le fait qu'une mesure apparemment aussi simple que la pose de carters de protection sur le tableau de fusibles n'est pas revendiquée par le groupe des conducteurs.

Les travaux de Christophe Dejours et de Damien Cru, nous permettent de mieux comprendre ces phénomènes: *"La psychopathologie du travail apporte ici une contribution décisive. Elle suggère en effet, que (...) la résistance ouvrière aux mesures de sécurité prescrites ainsi que les attitudes de mépris du danger ne sont que des parades. Tous ces comportements paradoxaux, loin d'être absurdes, s'articulent en des systèmes cohérents qui visent à contrôler la peur qu'engendrent les dangers du travail. Ce sont les "idéologies défensives de métier"..."*¹⁶. Tout se passe comme si le conducteur, dans sa constitution comme groupe "autonome" légitime et structurant de l'ensemble des rapports salariaux institutionnels, accepte non seulement le danger électrique mais également s'interdit de pouvoir le modifier, d'en déclarer, hors de son corps, de son groupe, les méfaits, de "toucher" à une des bases de sa professionnalité. Le paradoxe du conducteur se situe dans ce fait d'un groupe qui a su construire un rapport de force dans le salaire et le statut, mais dont la contrepartie réside dans la valorisation implicite du danger par sa mise en interdit de parole. Ce paradoxe du conducteur renvoie également aux termes mêmes de sa désignation: originellement wattman, il est devenu conducteur. Georges Ribeill signale l'importance de la terminologie. A la SNCF, au moment du passage de l'énergie charbon/vapeur à la traction électrique, le mécanicien-vaporiste se transforme en conducteur-électricien. Ce changement "enregistre d'une certaine

¹⁵ Passion Luc, 1988, *"L'accident des Couronnes: technologie et sécurité des transports Parisiens au début du XXème siècle"*, in Métropolitain, ed. Hôtel de Lamoignon, P. 123.

¹⁶ Cru Damien et Dejours Christophe, 1985, *"La peur et la connaissance des risques dans les métiers du bâtiment"*, in Psychopathologie du travail, ed. Entreprise Moderne d'Édition, p. 29.

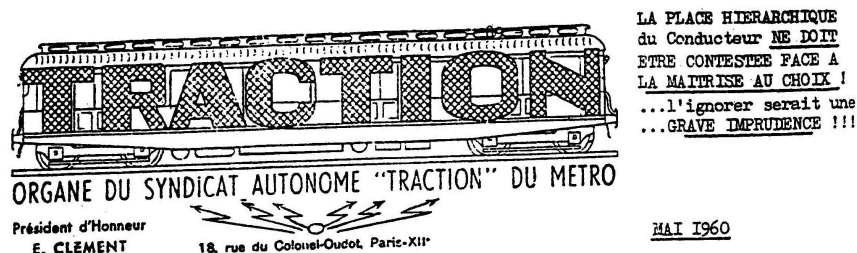
manière cette rupture dans les fondements de la tâche"¹⁷. Au métro, dans ce passage de wattman à conducteur, on peut lire le passage d'une mesure à une qualité, d'une quantification à une qualification.

Au coeur de la qualification, entre le non-dit absolu et l'explicite, le noyau électrique du conducteur se retrouve à l'état de symptôme dans son uniforme même. Sur sa casquette, à visière isolante pour éviter qu'en s'approchant du tableau électrique, il ne s'électrocute, son numéro de matricule est enserré dans six foudres électriques, logo de la Traction.

Cette symbolique de la foudre est constitutive du métro lui-même. Fulgence Bienvenüe, premier maître d'oeuvre du métro, "dont le rare prénom latin se rattachait prémonitoirement à la foudre", avait composé une sentence définissant son projet métropolitain: "*Jovis erepto fulmine, per inferna vehitur Promethei genus*" (par la foudre ravie à Jupiter, la race de Prométhée est transportée dans les profondeurs)¹⁸.

Cette prégnance de l'électricité est telle que le Syndicat Autonome Traction va prendre le sigle de la traction pour l'incorporer dans son logo:

Dans ce logo, le SAT s'interpose entre les foudre jupitériennes et une motrice Sprague-Thomson¹⁹. Il concentre de manière emblématique les dimensions institutionnelle, technique et sociale des rapports de travail des conducteurs.



III. LA PRIME D'ECONOMIE DE COURANT ET LA DEREGULATION DES RAMES !

Ce rapport dominant à la conduite électrique est physiquement renforcé par l'absence de compteur de vitesse, alors que la majeure partie des règles de circulation implique de rouler à une vitesse déterminée et par l'importance du compteur d'énergie dans le groupe des conducteurs et dans la filière Traction. On trouve là un argument supplémentaire à notre hypothèse de construction du groupe des conducteurs autour de la gestion de l'électricité en opposition avec la production de déplacement, car à cette absence physique du compteur de vitesse au profit du seul compteur électrique, se surajoute une forme salariale qui est en quelque sorte sa forme de validation institutionnelle: la prime d'économie de courant.

¹⁷ Ribeill Georges, 1982, "*Le personnel de la SNCF (1937-1981)*", Développement et Aménagement, p. 280.

¹⁸ Guerrand R.H., 1986, p. 41, op. cit.

¹⁹ Si la motrice du logo est bien équipée d'un système Sprague-Thomson, il ne s'agit pourtant pas de ce que l'on a coutume de désigner sous cette appellation. Il semblerait qu'il s'agisse d'une motrice provenant du réseau Nord-Sud (lignes 12 et 13). Ces rames furent livrées à ce réseau entre 1907 et 1926. En 1967 la quasi totalité de ces rames roulaient encore. La dernière rame "Nord-Sud" est retirée en 1972. D'une longévité plus grande que les "spragues", ce matériel était aussi plus apprécié par les conducteurs, en particulier à cause de son meilleur freinage.

Dans le métro, elle correspond, dans les années cinquante, à un peu plus de 10 % du salaire de base des conducteurs. Le calcul de la prime se fait à partir des relevés de compteurs de consommation de courant branchés sur une motrice de la rame. Le relevé des compteurs se fait par les conducteurs. Comme chaque rame en circulation est conduite par plusieurs conducteurs, la précision du relevé est inscrite dans l'auto-contrôle du groupe autour de l'intérêt que chacun avait à ne pas laisser l'autre minorer sa consommation, minoration qui ne pouvait se faire qu'à son détriment. Au-delà des différentiels de salaire, relativement mineurs, son importance se manifeste par les formes prises pour en rendre compte dans le groupe des conducteurs. En plus du relevé, au moment de la paie, la prime revient dans le groupe sous forme de relevé collectif qui s'il n'est pas affiché, est consultable et consulté et où peut se lire le classement, la hiérarchie électrique dans un groupe de conducteurs sur une ligne. Ces classements mensuels sont l'enjeu de défis entre les conducteurs. Battu par un collègue, un conducteur tentera de rivaliser avec lui le mois suivant dans la sphère de la consommation électrique, dans le fait de laisser passer le moins possible de courant. La prime d'économie de courant formalise dans le salaire le rapport dominant à l'utilisation de l'électricité que doit entretenir le conducteur.

Le rôle de la prime d'économie de courant ne doit pas, semble-t-il, être rabattu sur une conception par trop comptable de la gestion des rapports de travail. Le rôle essentiel de la prime aurait, si nos hypothèses sont exactes, pour origine la gestion de la surcharge de trafic par rapport aux capacités du matériel. Elle viserait à orienter les pratiques professionnelles de conduite autour d'une économie du matériel, à inciter les conducteurs à ne pas "tirer sur le matériel" afin d'éviter les surchauffes des circuits électriques, causes d'usure prématurée et d'avaries en ligne. C'est parce qu'elle remplit une fonction d'optimisation du matériel qu'elle a pu jouer un rôle référentiel dans la professionnalité de conduite. En étant légitimée par la hiérarchie et l'encadrement Traction, cette professionnalité peut se pratiquer au détriment de la régulation des rames par le Mouvement.

Toujours à la limite de la saturation, le réseau métropolitain, par obligation, a amené le conducteur à privilégier la production de transport sur celui du déplacement. L'importance des tours de main de conduite, spécifiques à chaque profil de ligne et à l'implantation de la signalisation, peut se lire dans la réalisation de la prime. Au travers d'elle, chaque conducteur peut comparer sa façon de manier le "manipulateur traction" ¹ avec celle de ses collègues. C'est en cela qu'elle joue un rôle important dans le mode de constitution du groupe conducteur. Dans les interviews de conducteurs, effectués entre 1984 et 1987, la question des pratiques de conduite sur Sprague intervenait généralement par opposition à la "brutalité" du pilotage automatique. Au système plutôt binaire du pilotage automatique (soit en traction, soit en freinage) est opposée la conduite à trois temps: traction, freinage et course sur l'erre, à la fois plus économe en énergie et plus douce pour les voyageurs. La capacité de maîtrise de la course sur l'erre, supposant des capacités d'anticipation et une connaissance importante de la ligne, constitue la touche de qualité de la conduite.

C'est dans cette "économie" électrique que se construit pour une large part l'identité professionnelle du conducteur. Cette prime boucle le paradoxe du conducteur dans sa qualification électrique sur une quantification salariale de sa conduite électrique. Cette centralité du rapport physique au train, à l'environnement électrique de la traction et à la signalisation, induit un comportement de conduite qui ne vise pas tant le déplacement des voyageurs que de se construire un rapport au travail qui soit renvoyé à lui-même, au train et au groupe des conducteurs et non sur ce qu'il produit du point de vue de son usage par les voyageurs. La professionnalité du conducteur se joue, pour une part importante, dans ce travail pris entre rails et courant où le terme même de

conducteur ne renvoie pas à la conduite car ce sont les rails qui le conduisent²⁰, mais à son travail sous la contrainte permanente de devenir conducteur électrique. En permanence potentiellement dangereux pour soi et pour les autres, son travail consiste à ne jamais dépasser la limite qui fait du danger un accident.

Les conducteurs, dans les années 50 et 60, mais également l'ensemble de la filière Traction, à la fois en raison de conditions objectives de saturation du réseau, de situation de danger et subjectives en particulier avec la structuration salariale et syndicale~ tendent à devenir de plus en plus autonomes par rapport au travail des agents du Mouvement c'est-à-dire vis-à-vis de ceux qui, en interne, médiatisent la demande de déplacement des voyageurs. Cette situation crée les conditions pour que la formalisation syndicale de cette autonomie du travail vis-à-vis de la production constituée par le Syndicat Autonome Traction, se maintienne et se développe durant cette période.

IV. LA MODERNISATION TECHNIQUE ET LA DECOUVERTE DU VOYAGEUR

Cette structuration du groupe "Traction" n'est pas sans provoquer des oppositions d'intérêt avec la logique de régulation des rames que les agents du "Mouvement" doivent mettre en oeuvre avec non seulement une reconnaissance institutionnelle moindre mais également avec bien peu de moyens de communication.

Toutes les mesures de régulation sont dirigées du terminus, par le chef de départ. Celui-ci n'est pas en contact avec les conducteurs en ligne. Il doit passer par les chefs de station. Quand un conducteur prend du retard, il avertit le chef de station. Le chef de station prévient à son tour le chef de départ, qui estime alors la position des autres rames et communique aux chefs des stations concernées, les mesures de régulation à faire appliquer aux conducteurs. Si l'estimation est mauvaise, toutes les procédures de régulation sont à recommencer. Avec un système de communication réduit, un matériel ancien, le réseau métro est impuissant à réguler les rames.

Cette situation a fait reporter l'effort de régulation sur la "canalisation" des voyageurs. Cette logique d'exploitation se concrétise dans la conception matérielle des accès et des couloirs mais également dans les formes de travail des agents de station. Une conception du voyageur comme une variable à maîtriser, déjà présente, se développe au cours des années cinquante et soixante.

Dans ces conditions où la qualité du transport se dégradait, la seule mesure prise au début des années 60 consista à choisir la circulation des rames sur pneumatique pour améliorer le trafic. Ce choix se révéla ne résoudre que peu de problèmes de régulation et de circulation des rames. Par contre il matérialise que, chez les concepteurs aussi, la conduite était survalorisée par rapport à la régulation puisqu'un des atouts du pneu était d'améliorer les accélérations et les freinages et donc devait permettre l'augmentation de la vitesse commerciale.

Une remise en cause radicale des modalités de fonctionnement du réseau apparaît et s'impose entre 1964 et 1967. Le choix du pneumatique, comme facteur d'amélioration du transport, est remis en cause. La dégradation, devenue inacceptable, du réseau et des transports urbains oblige à définir de nouvelles perspectives de modernisation. La RATP, après une longue période de blocage financier, retrouve sa

²⁰ Freyssenet Michel et Imbert Françoise, 1981, *"Travail et automatisation dans les chemins de fer"*, CSU, p.83.

place comme un des éléments principaux de la vie dans l'agglomération parisienne. Mais cette longue période de mise à l'écart du développement de la région a eu des répercussions sur sa capacité à prévoir et à mener la modernisation. Le peu de projets et les faibles salaires ont éloigné les ingénieurs de cette entreprise. Brutalement, pour mener à bien la modernisation du réseau existant et créer le RER, la RATP recrute près de quatre cents ingénieurs et cadres²¹. Nouvelle population de concepteurs, nouvelle direction, tout bouge et vite.

Les idées modernes, en particulier celles de la cybernétique, entrent au métro. Moins imprégnés par l'histoire du métro, les ingénieurs vont bouleverser de fond en comble les méthodes et les techniques d'exploitation. Ce désengagement vis-à-vis de l'histoire contribue à ce que soit dévolu à la technique le rôle de transformer le système d'ensemble. On ne peut s'empêcher de penser qu'une certaine fascination du progrès technique ait présidé à la mise en place de la modernisation. Epoque de grands projets, le métro semble s'inscrire dans cette dynamique où, brusquement, tout était possible. D'emblée, il s'agit d'automatiser la conduite, de programmer la circulation, tant en ligne que dans la gare, la vente des billets et l'admission des voyageurs.

En 1966, avant même qu'une expérimentation "grandeur nature" ne soit effectuée, la centralisation de tous les moyens d'action et de contrôle de la ligne par une seule personne semble déjà dépassée: "Il n'est pas interdit de penser que la commande centralisée que nous allons prochainement mettre en service pourrait constituer une étal appelant une automatisation ultérieure plus complète où un cerveau électronique viendrait finalement prendre en charge la quasi totalité des actions encore laissées à l'initiative humaine"²². Mais très rapidement, une fois l'implantation du nouvel système réalisée, en juin 1967, les premières déconvenues apparaissent, en particulier en ce qui concerne le système de régulation.

Pour résoudre les problèmes de circulation des rames, un Poste de Commande et Contrôle (PCC) de la ligne 1 avec un système de régulation automatique est conçu. Son principe de fonctionnement est basé sur le regroupement de l'ensemble des informations et des moyens de communication. Toutes les indications horaires concernant la mobilité des rames sont recueillies par le calculateur du PCC et retransmises en ligne, après traitement informatique, dans des "horloges" en tête des quais. Les difficultés de mise 1 point du programme de régulation automatique, l'aspect peu lisible des indications renvoyées à l'équipe de train, la séparation entre la gare et le PCC, et l'indisponibilité fréquente des machines-départs ont été autant de facteurs qui n'ont pas permis de réaliser pleinement le projet initial. Toutefois la centralisation des informations et dl communications avec la mise en place d'un suivi des rames et d'un téléphone haute fréquence reliant les conducteurs au PCC ont amélioré considérablement l'exploitation du métro: "En Décembre 1967, le retard moyen en fin de la période d'affluence du soir n'était plus que de 5'25".

Malgré ces progrès, la question de l'amélioration de la régulation des rames reste ouverte. La piste de la régulation automatique est abandonnée. Devant cet échec, en 1967, une recherche, pour un autre type de régulation du mouvement des rames, basé sur le contrôle du temps de stationnement, est mise en chantier. Au cours de cette expérimentation, on se rend compte concrètement que l'augmentation du débit des rames passe principalement par le contrôle des temps d'arrêt en station, fonction remplie par le chef de train, agent du Mouvement. La réduction des temps de parcours en inter-station n'a qu'un effet marginal sur le temps de parcours global, ne pouvant se réaliser d'ailleurs que s'il y a contrôle du temps de

²¹ Margairaz, 1989, op. cit., p. 119.

²² La modernisation des méthodes de l'exploitation du Métropolitain Notice RATP 1T-130-66, juillet 1966, p.5.

stationnement. Cette expérience effectuée avec du matériel ancien, sans pilotage automatique et avec un poste 1 contrôle, au PCC, relativement semblable, au niveau des fonctionnalités et des techniques employées, à celui expérimenté en 1952, sur la petite ligne à fourche numéro 13 (Saint-Lazare-Porte de Saint Ouen/porte de Clichy) mais avec, en plus, la téléphonie haute fréquence, permet de diminuer de manière importante les intervalles. La capacité de transport augmenta de 15%.

Cette méthode des départs affichés, introduit une véritable révolution dans le rapport entre les rames et les voyageurs. Au système antérieur où la non régulation des rames implique la canalisation impérative des voyageurs, on substitue au contrôle des voyageurs, celui des rames. Cette prise de conscience d'une inversion du principe de régulation ne s'est faite que progressivement. Au début, l'expérience s'accompagne d'une sophistication des formes de retenue des usagers par les portillons automatiques. Puis, finalement, les améliorations sont telles que l'on décide de ne plus les utiliser. Mais cette découverte n'a pas empêché l'installation, correspondant au projet initial, de nombreux portillons automatiques dans le métro. Entre 1955 et 1973, plus de 500 nouveaux portillons sont installés.

Cette obsolescence des portillons automatiques marque véritablement, pour les voyageurs, une rupture dans leur prise en compte par le métro. Leur présence immobile dans le réseau actuel est la trace de cette ouverture du métro aux usagers.

V. LE CONDUCTEUR EN DANGER DE MORT?

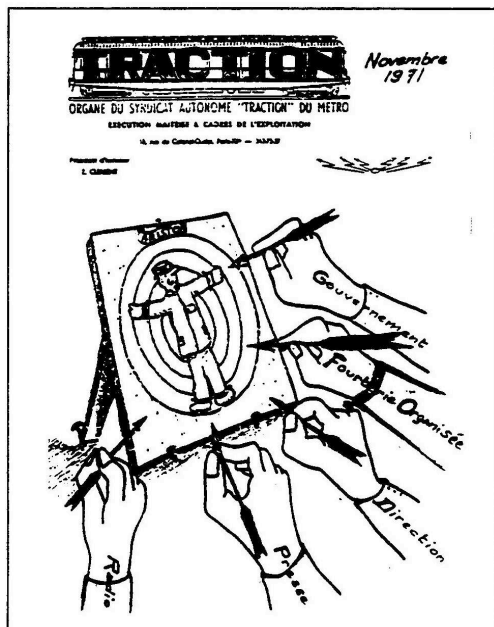
La mise en place de la régulation impérative avec la généralisation du pilotage automatique introduit une transformation radicale du rôle et de la place des conducteurs dans la production de transport. Cette inversion radicale de l'objet de la régulation, des voyageurs aux rames, signe la fin de l'autonomie dans le travail des conducteurs. Cette transformation technique du travail des conducteurs s'accompagne d'un processus de recomposition sociale de l'exploitation du métro.

L'imposition, au travers des techniques et des principes (pilotage automatique et régulation impérative), d'un contrôle centralisé du mouvement des rames (PCC et régulateurs) entraîne la transformation du rapport entretenu par les conducteurs avec leur consommation électrique. La prime d'économie de courant perd son caractère individuel, de différenciation interne au collectif de conducteurs. A un niveau plus général, réforme majeure, amorcée depuis 1966 au niveau des cadres supérieurs, la fusion des deux filières Traction et Mouvement aboutit, au niveau de la maîtrise, en 1970. Le groupe conducteur se voit alors confiné dans l'espace de sa catégorie. Après avoir été réduit dans ses formes de régulation sociale liée au travail, c'est dans l'espace de sa filière, de sa "corporation" interhiérarchique de la Traction, que la réduction s'opère. Cette réduction est formalisée par la grille salariale de juillet 1971. Enfin, dernier élément, le rapport au danger électrique disparaît progressivement avec les nouveaux matériels fer, le MF 67, dont la loge est isolée du courant haute tension.

Tous ces éléments de nature substantiellement différente convergent pour que l'identité conducteur disparaisse. Pourtant même si l'on constate un affaiblissement du poids et du rôle du SAT, celui-ci reste un élément essentiel dans la représentation des conducteurs. Globalement d'ailleurs, ce groupe a su préserver ses formes de différenciation salariale et a continué à améliorer ses conditions horaires d'emploi, avec par exemple la diminution importante des services en deux fois. Plusieurs facteurs permettent sinon de comprendre complètement ce phénomène du moins d'indiquer des pistes de recherche.

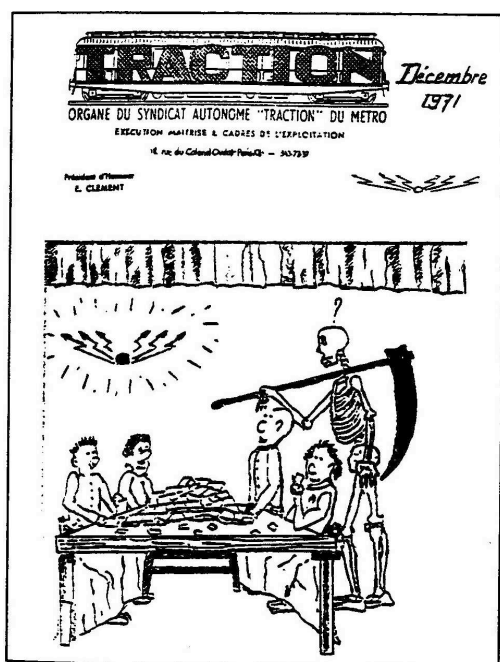
Le projet de modernisation, d'inspiration cybernétique, s'est présenté comme un projet global visant à contourner les rapports de travail en ligne et à déplacer le point névralgique de la production vers un poste de commande central, désengagé de la ligne. Mais ce projet n'a pu se réaliser complètement tant pour des raisons de coûts que par sa logique de conception. De fait, cela a abouti à laisser une place prépondérante, dans la régulation quotidienne du transport, au couple conflictuel, à l'origine de la constitution du SAT, conducteur/maîtrise de terminus. Ce face à face s'est redéfini dans une opacité plus grande car les dirigeants n'ont jamais pu faire un bilan véritable du processus de modernisation, des véritables facteurs d'amélioration du métro et des limites effectives des réalisations par rapport au projet initial. Tout se passe comme si la non explicitation des échecs, des réussites et des découvertes au cours de la réalisation du projet avait entraîné une impossibilité de désigner les véritables enjeux techniques et sociaux que ce processus avait révélés et que, d'une certaine manière, il y avait eu un compromis implicite, passé entre la direction et les conducteurs, pour taire de part et d'autre l'effectivité du processus de modernisation dans ce qu'il recouvrait comme échec du projet initial et perte de substance de la professionnalité. Il s'établit un type de « marché » dans lequel personne n'est dupe, tout au moins en interne, qui consiste à préserver les apparences formelles de l'identité conducteur comme contrepartie de l'acceptation de la version officielle de la modernisation et du progrès. C'est le conflit de 1971 qui va sceller ce pacte de fait.

Cette grève de onze jours, en Octobre 1971, introduit une première rupture avec l'histoire du métro par le fait qu'elle est animée simultanément par la CGT et le SAT. Un des enjeux majeurs de la grève est constitué par la remise en cause des formes de parités salariales établies. En effet avec la fusion des deux filières, les ex-agents de maîtrise du Mouvement ont bénéficié d'une remise à niveau salariale qui, en 1970, avait suscité de nombreuses réactions de la part de la maîtrise Traction. La nouvelle grille de classifications et de salaires tendait à formaliser, par la fin de la parité salariale avec le premier niveau de la maîtrise concours, la perte de substance du conducteur. C'est sur ce point que s'est cristallisé le conflit et non pas sur une remise en cause de la modernisation. En un premier temps, le groupe conducteur s'est arc-bouté sur la forme grille pour ne pas disparaître.



L'importance de cet enjeu se voit dans les tracts du SAT, tant d'ailleurs dans ses textes que dans l'imagerie qui les accompagne ou plutôt dans la tension qui existe entre ces deux registres de l'expression. D'abord, si dans un tract de Novembre, la question des parités est énoncée, le rapport vital des conducteurs à cette question est affirmé dans "la haine profonde, voire même morbide" (souligné dans le tract) qu'exprimerait, à leur encontre, l'autre, FO en l'occurrence. On retrouve, dans le dessin, cette représentation, par le SAT, du désir des autres de mettre à mort le conducteur. FO, sous l'appellation de « Fourberie Organisée », participe, entre le Gouvernement, la Direction et les médias, à l'exception de la télévision, à cette exécution du conducteur isolé. Le conducteur se dresse contre sa disparition de la représentation salariale, dans l'espace de la grille.

Dans cette lutte, les armes tournées contre le conducteur, les cinq flèches, ne sont rien d'autres que la saisie par ses ennemis des signes distinctifs du conducteur pour en finir avec lui au moment où la filière Traction disparaît et où sa spécificité salariale tend à être réduite. Les foudres qui enserraient le conducteur, sont dressés contre lui.



Ce retournement de l'emblème de la Traction donne plus de relief à son glissement sur le côté de la rame dans le logo du SAT, en haut du tract. Ce mouvement de mise à distance des foudres électriques correspond à l'apparition et à la généralisation du MF 67 dans lequel le courant haute tension disparaît de la loge et où le conducteur n'est plus habilité à intervenir sur celui-ci. C'est donc au moment où le danger électrique tend à ne plus faire partie de son univers que peut s'exprimer publiquement, au moins sous forme de dessin, le rapport au danger et à la mort que le conducteur entretient avec l'électricité et son identité²³.

Après la grille, le deuxième coup d'arrêt à la disparition du conducteur se joue lors des élections aux commissions de classement et principalement à celle des conducteurs, la 19-01. *"on espérait, on attendait l'agonie de l'Autonome Traction; mais au fur et à mesure que le tas de bulletins grossissait les sourires en coin se figeaient. L'enterrement tant attendu était reporté à une date ultérieure"* (tract SAT de Décembre 1971). Dans le dessin, le logo de la Traction a retrouvé sa forme originelle et son aura, la mort s'interroge sur cette réapparition pendant que se joue, dans une partie de cartes, la capacité de représentation des conducteurs. Toujours sur le double registre de l'emblématique et du figuré. La mort interroge la consistance des représentations conducteurs entre les voix exprimées et l'indicible²⁴.

VI. L'INVERSION DU DANGER

Ce conflit trace les limites de la remise en cause publique du conducteur. Mais elle reste une période où la recomposition de sa professionnalité s'effectue sur un mode mineur J toujours écartelé entre sa position salariale et la transformation de ses rapports de travail. En particulier, la suppression des chefs de train et la "reconversion" d'une partie d'entre eux en conducteurs, a sensiblement transformé l'homogénéité de ce groupe. Dans le travail, les demandes du SAT, pour préserver un espace pour la conduite manuelle, ne trouvent pas un écho aussi important qu'il l'aurait souhaité. Malgré tout, cette période marque l'arrêt de

²³ C'est à un responsable du SAT à qui je faisais l'exposé de mes hypothèses que je dois la référence au MF 67 ainsi qu'au changement du responsable des tracts pour expliquer la transformation du logo du SAT. C'est également à lui que je dois d'avoir vu que les flèches correspondaient au logo de la Traction. D'après lui, la flèche manquante se retrouve sous la forme du piquet tenant la cible. On peut envisager également que cette absence renvoie au fait que la CGT, contre laquelle le SAT s'était constitué, avait participé à la grève. Mais ces deux explications peuvent se confondre car si la CGT conducteur a été sur une base "autonome", les 1 oppositions entre ce syndicat et la confédération ont rendu, aux yeux du SAT, le "soutien" ambigu comme en témoignera le tract de Décembre 1971

²⁴ Le logo du SAT se transforme définitivement dans la deuxième moitié des années quatre-vingts, cinq ans après le retrait des dernières rames Sprague et au moment où le SACEM (PA du RER) est en cours d'installation. Une rame de métro et une rame de RER, présentées de face, où l'on voit seulement la loge, encadrent le SAT. D marque le déplacement du SAT du métro vers le RER et la disparition du logo de la Traction, de ces six foudres.

l'extension du processus d'automatisation. Dans les années qui suivent le conflit, le SAT mais également de manière informelle les conducteurs, s'opposent au projet de Service Automatique en Station (SAS) qui sera d'autant plus facilement abandonné qu'il n'était pas évident à mettre au point et ne permettait pas d'obtenir des gains de personnel.

Mais dans les pratiques de travail, la professionnalité des conducteurs est mise en cause. Des signaux fermés sont franchis, surtout dans l'espace des terminus. Ces transgressions des règles de sécurité, la désaffection au travail sont interprétées comme autant de signes d'une nécessaire transformation du rapport à la conduite qu'il faudrait opérer, en particulier sur le pilotage automatique comme mode exclusif de conduite²⁵.

Le SAT prendra appui sur ces éléments pour légitimer sa revendication d'abandon du pilotage automatique obligatoire et la mise en place d'une conduite manuelle contrôlée (CMC). Cette demande trouvera finalement un écho auprès des dirigeants car déjà certains se posaient la question de la pertinence du lien établi entre le pilotage automatique et l'amélioration de la régularité. De plus, le pilotage automatique n'avait pas permis de contourner la position centrale des conducteurs et entraînait des problèmes de maintenance.

Finalement à la fin des années 70, un projet de conduite manuelle est retenu qui ne contrôle que les franchissements intempestifs de signaux fermés et non les survitesses comme un des projets l'avait envisagé. Véritable compromis social, il n'explicite pas véritablement ses enjeux, il ne fait que les matérialiser. La CMC commence à être implantée dans la première moitié des années quatre-vingts, et fait l'objet d'un accord implicite entre les protagonistes du métro. Autour d'une note²⁶ qui indique officiellement les conditions d'usage de la CMC et du PA (moins de deux minutes d'intervalle entre rames, conduite en PA; entre deux et quatre minutes, libre choix; au-delà de quatre minutes, conduite en CMC), une consigne officieuse circule pour ne pas sanctionner les conducteurs ne respectant pas la note de service surtout ceux conduisant en CMC pendant les heures de pointe, à condition qu'ils effectuent correctement leur travail. L'objectif, de part et d'autre, est de laisser s'exprimer le mode réel de fonctionnement de la professionnalité des conducteurs. Le rapport à la conduite est désigné comme le point central de la légitimité des conducteurs surtout évidemment pour le SAT.

Mais cette approche qui renvoie le travail soit à la qualification de l'agent, soit comme une forme de maintien de la vigilance et des pratiques, ne permet pas de comprendre les modes différenciés de rapport à la conduite exprimés concrètement lors de l'introduction de la CMC. Trop centrées sur le rapport homme/machine, les analyses qui en ont été tirées passent sous silence que la conduite s'accomplit dans un espace qui intègre également des voyageurs, en particulier au moment de l'entrée en station, pendant le service en station et le départ du quai. Avec la CMC, ce n'est pas seulement la conduite en interstation qui est modifiée mais également la place relative du conducteur et des usagers. Le conducteur acquiert une position centrale dans la loge, y compris pendant le service en station car la CMC s'accompagne de

²⁵ Cette interprétation commune du franchissement des signaux fermés, par les conducteurs, ne nous semble pas, sans pour autant nier le phénomène, complètement fondée en particulier sur la perte de professionnalité que ces franchissements intempestifs représenteraient. En effet, c'est "oublier" que dans la période précédente, celle d'avant les années soixante-dix, le nombre de signaux était considérablement plus réduit. De plus certaines implantations rendent leur visibilité peu commode; des confusions entre les signaux de régulation et ceux de protection d'itinéraires peuvent survenir. Enfin, certains franchissements, sans que l'on puisse les quantifier mais localisés dans la gare peuvent provenir de problèmes entre le déplacement de la rame et la temporisation des signaux (cf. Robin Foot, *De l'écriture de la production à l'écriture du travail* Cahier du GIP MI n°54, p.22) .

²⁶ Note de service Métro C 85 - 221 du 01/07/85 sur le mode de conduite des trains.

l'installation de grands rétroviseurs permettant ce type de conduite tout en surveillant la fermeture des portes. En fin de compte, la CMC correspond aussi à une demande d'éloignement, de médiation des voyageurs²⁷. Dans tous les cas, le choix de l'heure pour adopter un type de conduite, PA ou CMC, revient à prendre physiquement position, dans son travail, sur le point de vue que l'on veut ou peut avoir, sur les voyageurs même si les différences de conception des loges de conduite, entre les matériels, interviennent dans celui-ci.

Il semblerait que dans les pratiques de conduite, le rapport entretenu entre la CMC et le PA correspond beaucoup plus à la façon dont chaque conducteur assume le rapport entre la conduite et un nouveau "risque" que lui fait courir le voyageur, celui de devoir assumer sa mort, son suicide. Le suicide revient dans tous les interviews de conducteurs. Il est l'aboutissement ultime, quand il se concrétise, d'une somme d'appréhension, de frayeur et d'angoisse maintes fois répétées à chaque course. La croissance continue des suicides dans le métro depuis les années soixante-dix, le silence institutionnel autour de ce phénomène, sont autant d'éléments qui laissent le conducteur seul face à son angoisse et à sa "culpabilité" dont il ne peut se défaire aussi facilement que l'institution. Le conducteur est mis en situation d'assister à, d'assister la mort de l'autre.

Beaucoup plus que comme moyen de rompre l'ennui et la monotonie du travail ou pour avoir l'impression d'être utile, l'usage de la CMC ou du PA correspond à la manière dont les conducteurs vont tenter ou pas d'être actif dans ce rapport aux voyageurs.

Les conflits du 20 Décembre 1985 et de Noël 1986 vont exprimer cette transformation du rapport aux usagers. Le 19 Décembre 1985, un conducteur de la ligne A du RER est condamné par le tribunal d'instance de Meaux à six mois de prison avec sursis et trois mille francs d'amende suite à un accident ayant entraîné la mort d'un voyageur en Novembre 1984. Le 20, la grève prévue sur la ligne A du RER s'étend à la ligne B puis, au cours de la matinée à l'ensemble du réseau urbain bloquant par surprise tout le monde, le jour des départs en vacances. Grève sauvage, spontanée qui ne se portera pas contre la décision de justice mais contre la position de la Direction qui avait considéré que le conducteur était fautif et n'avait pas estimé devoir assumer sa défense. La solidarité forte de tous les conducteurs exprimait que le rapport à la mort d'un voyageur était une part constitutive de leur nouvelle professionnalité, dont la Direction ne pouvait se dégager derrière le flou de la réglementation. Pour eux, ce rapport au voyageur est interne au rapport de travail et la Direction se doit de faire bloc avec les conducteurs en cas d'accident car sinon le travail ne peut plus être assumé, chacun ressentant cette potentialité d'accident. Les points d'accord entre les conducteurs et la Direction manifestent bien ces deux aspects. La "note de commentaire" du 20 Août 1985, postérieure à l'accident mortel de 1984, concernant l'exécution du "service voyageur", qui indiquait que le conducteur doit commander la fermeture des portes sans tenir compte des personnes qui tentent de monter ou de descendre après le déclenchement du vibreur, est suspendue. La RATP fera appel du jugement et se limitera pour les sanctions internes à la décision des prud'hommes. Pour clore, le conflit, la RATP n'effectuera pas de retenue sur salaire pour les grévistes. Mais la situation reste inchangée car on revient à la réglementation en vigueur au moment de l'accident, l'instruction F 36 et ses articles 09-09 et 09-13 où, s'il n'est plus dit qu'il faut "forcer" la fermeture des

²⁷ Dans la même période, un autre signe technique vient souligner cette préoccupation partagée de tenter de tenir à distance les voyageurs: la mise en place de bandes cloutées en plastique, légèrement en retrait du bord du quai. Mais, là non plus, l'explicitation du sens de ce signe ne se fait pas. Au contraire, les raisons explicites, de ce marquage au sol, tendent à circonscrire à une population particulière - les aveugles - le problème du rapport entre la voie et les quais.

portières, le flou demeure car le conducteur doit, au moment du départ du quai "exercer en même temps, dans la mesure du possible, une surveillance visuelle et auditive très attentive".

Le conflit de Noël 1986²⁸ ne mettra pas en scène ce rapport morbide à l'usager, mais va se dérouler de manière inédite non pas sur les revendications mais sur la période choisie pour le mener. A notre connaissance, c'est la première fois qu'une grève au métro est planifiée et se déroule exclusivement pendant une période de vacances pour les enfants, mais également durant une période où les jours fériés et les ponts sont importants et sûrement en tout cas la fête la plus symbolique de la famille, de sa réunion. L'usager comme travailleur disparaît, c'est l'usager consommateur qui est visé et exclusivement lui. Même si d'autres conflits (EDF, infirmières et cheminots) se rejoignent sur cette question d'un travail dont les rythmes désocialisent les salariés, le choix de Noël semble induit par le double rapport à l'usager: le premier exprimé de manière spontanée, à partir de la question de la mort d'un voyageur et de la culpabilité du conducteur, a levé le tabou, de façon contingente, des vacances dans un conflit, le second a désigné que, même pour des revendications "classiques", c'est l'usager en tant que personne qui est l'objet du conflit²⁹.

Ce nouveau rapport au voyageur dont le suicide, forme réelle mais aussi métaphorique du rapport au voyageur, exprime la force au quotidien, s'il ne peut résumer le lien au travail des conducteurs actuellement, travaille la constitution du groupe conducteur sur des bases complètement différentes de celles des années cinquante et soixante avec l'électricité et le rapport au danger, mais néanmoins toutes aussi fortement différentes des autres catégories et dans un rapport également inexprimable en dehors du groupe. Le maintien du SAT sur longue période, alors que tout ce qui constituait le conducteur comme groupe a disparu, peut se comprendre dans l'émergence du voyageur sur la voie, "contre" le conducteur, et la nécessité de faire "corps" non pas pour dire, mais pour continuer à pouvoir être conducteur justement sans avoir à dire le voyageur, ce qu'il représente dans la quotidienneté du travail³⁰.

La direction de la RATP et du métro n'a pas su dire non plus ce rapport terrible autrement qu'à travers ses choix d'automatisation du métro. Longtemps en débat, le projet d'automatisation intégrale du mouvement des trains (AIMT), de métro sans conducteur, est venu buter sur ce rapport au voyageur par la question de l'instauration d'une frontière étanche entre le quai et la voie. Outre les problèmes de pénétration intempestive sur la voie (jeunes, clochards et pickpockets), c'est aussi la question de l'accident et du suicide qui se trouve finalement posée et résolue par la mise en place de portes palières dans le projet METEOR comme pour le métro VAL de Lille. Comment, en effet assumer la responsabilité de la mort d'un voyageur, que cela soit un suicide ou un accident, si ce sont des rames automatiques, des réalisations matérielles de décisions de dirigeants et de responsables, qui en sont les acteurs?

Mais à n'en pas douter, la mise en service d'une ligne automatique, où une protection intégrale "contre" les voyageurs sera réalisée pour des automates, travaillera de manière sourde et confuse le reste du réseau en

²⁸ Foot Robin, 1987, *"La RATP ou l'automatisation dans l'ombre d'un conflit"*, Revue Travail, n° 13.

²⁹ Cette transformation des moments de la conflictualité signale également une transformation du lien marchand entre les usagers et la RATP avec l'apparition de la carte orange dont l'achat se fait en fin de mois. Une grève de conducteurs, durant sa période d'achat, est un moyen de pression direct sur la direction.

³⁰ Peut-être existe-t-il un lien plus subtil entre les évolutions de la conflictualité et la recomposition des formes d'organisation salariale. En particulier, nous pensons à la constitution de la "coordination" infirmière en syndicat "autonome". Outre l'appartenance à un service public, aux rythmes de travail, on retrouve dans ce groupe, comme chez les conducteurs même si ce sont sous des formes très différentes, un rapport au corps souffrant, à la blessure et à la mort dont la société se "décharge" sur un groupe salarié. Cf. Logeay Pierre et Charles Gadbois, *"L'agression psychique de la mort dans le travail infirmier"*, pp. 81-86, in Psychopathologie du travail, Entreprise Moderne d'Édition, 1985.

particulier dans le groupe conducteur. On risque d'assister, comme déjà les derniers conflits tendent à l'indiquer, à une montée de la sensibilité de ce groupe à tout ce qui pourra être interprété comme une remise en cause de leur identité salariale, de leur constitution comme groupe, vis-à-vis de l'extérieur. Pour une part, il nous semble que les conflits tendront à se focaliser sur des points qui, en apparence, sembleront "mineurs", d'un autre âge, par rapport aux enjeux de la modernisation du réseau, mais dont le sens profond ne se comprendra que dans leur mise en tension avec ce nouveau rapport au voyageur que, de manière inexprimée, "l'institution" leur fait gérer.

CONCLUSION

Dans cette esquisse, forcément schématique, nous avons voulu non pas démontrer la validité d'une méthode d'analyse mais exposer simplement la nécessité de sortir des sentiers balisés des recherches où les grilles de lecture sont tellement solidement construites qu'elles finissent par opacifier notre capacité à voir simplement l'objet même de nos recherches, l'évidence. La plus grande difficulté de ce voyage dans le métropolitain a été de nous prémunir contre la très forte prégnance des images construites tant du côté officiel sur la modernisation du métro, que d'un point de vue plus officieux sur l'"imagerie" du métro.

Le premier point d'appui, dans cette démarche, est la certitude que le travail et la production ne peuvent s'enfermer dans les lieux clos de leur réalisation, que l'on doit impérativement réintroduire l'objet même qui les anime, ce pourquoi ils sont réunis afin qu'une tension forte puisse être maintenue entre nos a priori théorique et méthodologique nécessaires et le "terrain". L'objet produit joue en quelque sorte le rôle du tiers qui permet que le face à face ne devienne pas un enfermement mais une dynamique³¹.

De plus, si nous ne sommes pas persuadés que les formes techniques (machines et système de gestion) et salariales (représentation syndicale et salariale) expriment les rapports sociaux, nous sommes, par contre, convaincus qu'elles ne doivent pas être contournées dans la recherche mais être prises au sérieux comme des formes issues de processus sociaux qui apparaissent, à un moment donné, sous une forme dure, ne disant plus rien du social mais réarticulant sans cesse les mémoires et les pratiques pour reprendre une idée de Bruno Latour.

C'est par la confrontation des formes et des mouvements, de l'apparent et de l'intime, de l'exotérique et de l'ésotérique (Lipietz Alain. 1983), que l'on peut tenter d'analyser les différentes régulations d'un système social qui parviennent à le reproduire tout en assumant sa transformation.

En ce sens, on partage l'idée de Barthes, mise en exergue par Christian Morel³² : "Que ce soit en sciences, en économie, en linguistique, en sociologie, la tâche actuelle est moins d'assurer des principes simples que de pouvoir décrire des enchevêtrements, des relais, des retours, des ajouts, des exceptions, des paradoxes, des ruses: tâche qui devient très vite combative, puisqu'elle s'attaque à une force désormais réactionnaire: la réduction".

³¹ Durieux Claude, 1990, *"Comment les systèmes de production prennent-ils en compte l'épaisseur du produit"*, Communication aux journées d'économie du travail et de la production, Grenoble. P. 4.

³² Morel Christian, 1981, *"La grève froide"*, Les Editions d'Organisation

BIBLIOGRAPHIE

Barcet André et Bonamy Joël, 1988, "Les activités de service et la tertiarisation de l'économie", in Traité d'Économie Industrielle. Économica.

Bègue Pascal, 1984, Maîtrise d'Histoire "Aspects du syndicalisme et conflits du travail à 14 RA 7P, 1948-1982, Université Paris VII.

Bouvier Pierre, 1985, "TechlWlogie, Travail, Transports", Librairie des Méridiens.

Cru Damien et Dejours Christophe, 1985, "La peur et la connaissance des risques dans les métiers du bâtiment", in Psychopathologie du travail, ed. Entreprise Moderne d'Édition.

Durieux Claude, 1990, "Comment les systèmes de production prennent-ils en compte « l'épaisseur du produit »", Communication aux journées d'économie du travail et de la production, Grenoble.

Foot Robin, 1987, "L'introduction de nouvelles techniques productives au sein des réseaux ferré urbain et routier de la RATP, de 1945 à 1986", CRMSI.

Foot Robin, 1987, "La RATP ou l'automatisation dans l'ombre d'un conflit", Revue Travail, n° 13.

Foot Robin, 1991, "De l'écriture de la production à l'écriture du travail: un processus d'informatisation dans un terminus du métro", Cahier de Recherche GIP-MI, n° 54.

Freyssenet Michel et Imbert Françoise, 1981, "Travail et automatisation dans les chemins de fer", CSU.

Gressel Reinhart, 1990, "Froid devant", Revue Travail, n° 20.

Guerrand Roger-Henri, 1961, "Mémoires du métro", La Table Ronde.

Guerrand Roger-Henri, 1986, "L'aventure du Métropolitain", La Découverte.

Hamelin Patrick, 1989, "Le monde des routiers, histoire et images d'un "groupe professionnel" composite" in Culture Technique, n° 19.

Lipietz Alain, 1974, Le tribut foncier urbain, Ed. Maspéro.

Lipietz Alain, 1983, "Le monde enchanté", La découverte/Maspéro.

Logeay Pierre et Gadbois Charles, "L'agression psychique de la mort dans le travail infirmier", pp.81-86, in Psychopathologie du Travail, Entreprise Moderne d'Édition, 1985.

Margairaz Michel, 1989, "Histoire de la RATP", Albin Michel

Morel Christian, 1981, "La grève froide", Les Éditions d'Organisation.

Ribeill Georges, 1982, "Le personnel de la SNCF (1937-1981)", Développement et A ménagement.

Robert Jean, 1983, "Notre métro" édité par l'auteur.